

Von der Straße auf die Schiene: kombinierter Verkehr

Jürgen Deiters



Eurogate-Containerzug mit Privat-Lok



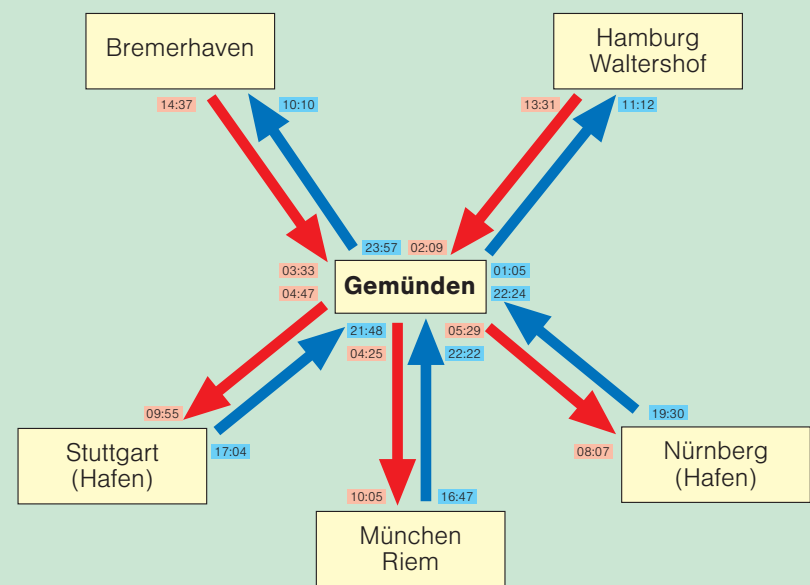
Rollende Landstraße

Der Güterverkehrsmarkt wird im Wesentlichen vom Straßengüterverkehr beherrscht. Trotz eines weiterhin kräftigen Wachstums des Transportaufkommens und zunehmender Überlastung der Straßen können alternative Verkehrsträger wie Eisenbahn und Binnenschifffahrt kaum von dieser Entwicklung profitieren. Es wird daher eine weitgehende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Binnenwasserstraßen gefordert, um dem zunehmenden Stauproblem auf der Straße zu begegnen, ungenutzte Kapazitäten im Schienennetz zu nutzen und den Güterverkehr insgesamt umweltfreundlicher abzuwickeln. Es geht also um die Stärkung des **kombinierten Verkehrs (KV)**.

Doch das Transportaufkommen im kombinierten Verkehr von DB Cargo (Deutsche Bahn Gruppe) stagniert auf einem niedrigen Niveau **1**. Von den 1998 beförderten 34,2 Mio. Tonnen entfallen nahezu zwei Drittel auf den internationalen Verkehr. Am nationalen KV-Aufkommen (12,7 Mio. t) hat der Seehafen-Hinterlandverkehr – zu meist mit den Albatros-Express-Zügen der DB-Tochter Transfracht International – mit 45% den größten Anteil. Nach Abzug der „Streuverkehre“ (Wagenladungsverkehr in Gleisanschlüsse) verbleiben 4,8 Mio. Tonnen, die in den InterKombi- und InterKombi-Express-Zügen von DB Cargo auf 168 Verbindungen im Nachtsprung befördert wurden und als Kernmenge des nationalen kombinierten Verkehrs gelten. Auf das gesamte Transportvolumen von 289 Mio. t von DB Cargo (1998) bezogen, sind das aber nur 1,7%.

Die seit Jahren bestehende Zielvorstellung, das Gesamtaufkommen im kombinierten Verkehr bis 2010 auf 90 Mio. Tonnen zu verdreifachen, erweist sich im Lichte neuerer Untersuchungen als völlig unrealistisch. Unter den bestehenden Rahmenbedingungen und Strukturen hält das Beratungsunternehmen HaCon (im Auftrag des BMVBW) den Umfang des KV, der in Zusammenarbeit mit DB Cargo betrieben wird, für kaum steigerungsfähig. Der Streit um ein neues Preissystem zwischen DB Cargo und der Kombiverkehr GmbH & Co. KG, die als größter deutscher KV-Operator bislang den Verkehr der DB organisiert und abwickelt hat, Qualitätsmängel bei der Traktion (Unpünktlichkeit) und weiter sinkende Frachtraten im Straßengüterverkehr ließen das Transportaufkommen des Kombiverkehrs 1999 um 8% auf 892.490 Sendungen bzw. 2 Mio. TEU (20-Fuß-Behälter) sinken **4**. Besonders betroffen war das nationale KV-Auf-

3 Das Containerzug-System von Eurogate, European Rail Shuttle und KEP Logistik



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

kommen (-24%). Im internationalen Verkehr hat sich der sog. **begleitete KV** gut behauptet (-1%).

Die Zukunft des Kombiverkehrs

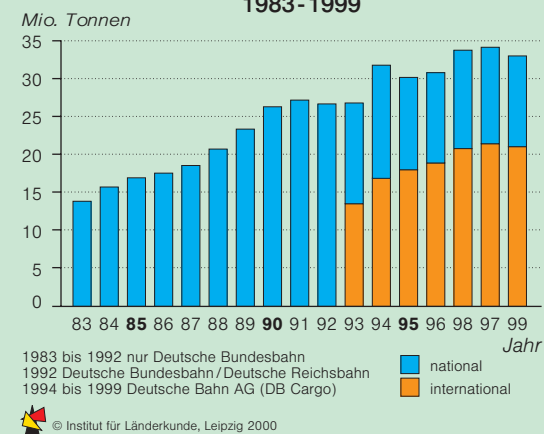
Um dem kombinierten Verkehr eine Zukunftsperspektive zu geben, richten sich die Erwartungen nunmehr verstärkt auf die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Systemanbieter. Kombiverkehr, seit 1999 als öffentliches EVU anerkannt, hat ein eigenes Kernnetz von Kombiverbindungen in Deutschland entwickelt und sich als Gesamtsystem bei DB Cargo eingekauft. Das Kombi-Netz 2000+ mit 20 Terminalstandorten, zwischen denen 26 Züge täglich 58 Verbindungen im Nachtsprung bedienen, soll ab Mai 2001 um weitere neun Terminals und 30 zusätzliche Zugverbindungen erweitert werden **5**. Das – gegenüber früher – ausgedünnte KV-Netz mit reduzierter Flächenbedienbarkeit ist eine Konzession an die Wirtschaftlichkeit mit der Notwendigkeit zur Bündelung. Die Züge waren in den ersten vier Monaten zu über 70% ausgelastet.

Eine Besonderheit im internationalen kombinierten Verkehr stellt der begleitete KV in Form der „Rollenden Landstraße“ dar. Ein Viertel des gesamten Transportaufkommens im Kombiverkehr entfiel 1999 auf diese Verkehrsart. Zu den wichtigsten Verbindungen zählen die seit zehn Jahren bestehende Alpenquerung zwischen Ingolstadt (Manching) und dem Brennersee (Österreich) sowie die auf Betreiben des Sächsischen Wirtschaftsministers 1994 eingerichtete Verbindung Dresden – Lovo-

sice (Tschechien) zur Entlastung der E 50 über das Erzgebirge. Pro Verkehrstag mit 10 Zugpaaren werden inzwischen durchschnittlich 335 Lkw auf dem Schienenweg durch das Elbtal befördert (Foto). Das Lkw-Aufkommen auf beiden Strecken hat sich sehr günstig entwickelt **2**. Die mit den jeweiligen Partnern Ökombi und Bohemia-kombi betriebenen Verkehre sind dank staatlicher Förderung preislich attraktiv und wirtschaftlich tragfähig.

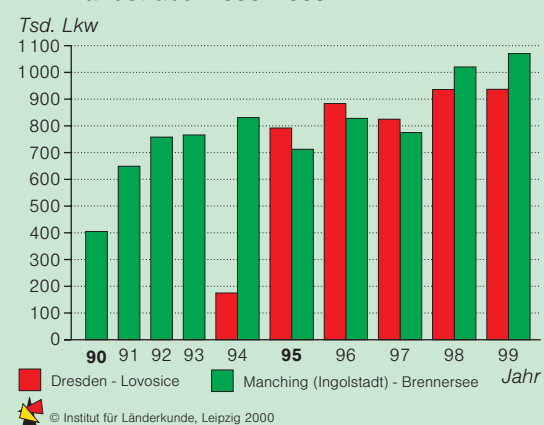
Seit der Bahnreform können zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gegen Zahlung von Trassengebühren auf dem DB-Netz Zugverkehr

1 Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße 1983-1999



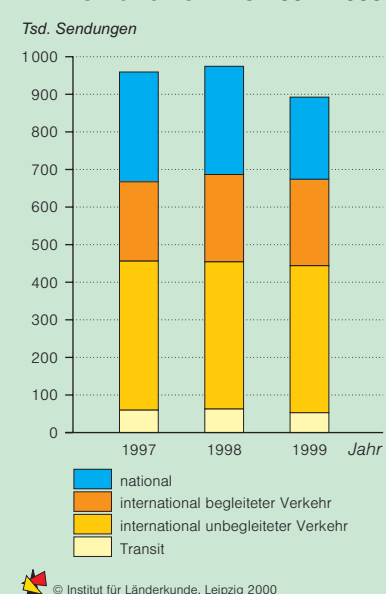
1983 bis 1992 nur Deutsche Bundesbahn
1992 Deutsche Bundesbahn / Deutsche Reichsbahn
1994 bis 1999 Deutsche Bahn AG (DB Cargo)

2 Transportaufkommen der "Rollenden Landstraße" 1990-1999



Dresden - Lovosice
Manching (Ingolstadt) - Brennersee

4 Transportaufkommen der Kombiverkehr KG 1997-1999



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

kombinierter Verkehr (KV) – auch Kombiniertes Ladungsverkehr (KLV), ist ein integriertes Verkehrssystem zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, zwischen denen die Sendung wechselt. Der Wechsel zwischen den Verkehrsträgern muss systematisch durch spezielle Umschlageneinrichtungen erleichtert sein; das Umladen im konventionellen Stückgutverkehr zählt nicht zum KV. Zur Erleichterung des Umschlages werden standardisierte Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter) verwendet. Die meisten KV-Angebote verfügen heute über transportbegleitenden Informationsfluss sowie durchgehende Preise und Transportbedingungen im Haus-Haus-Verkehr.

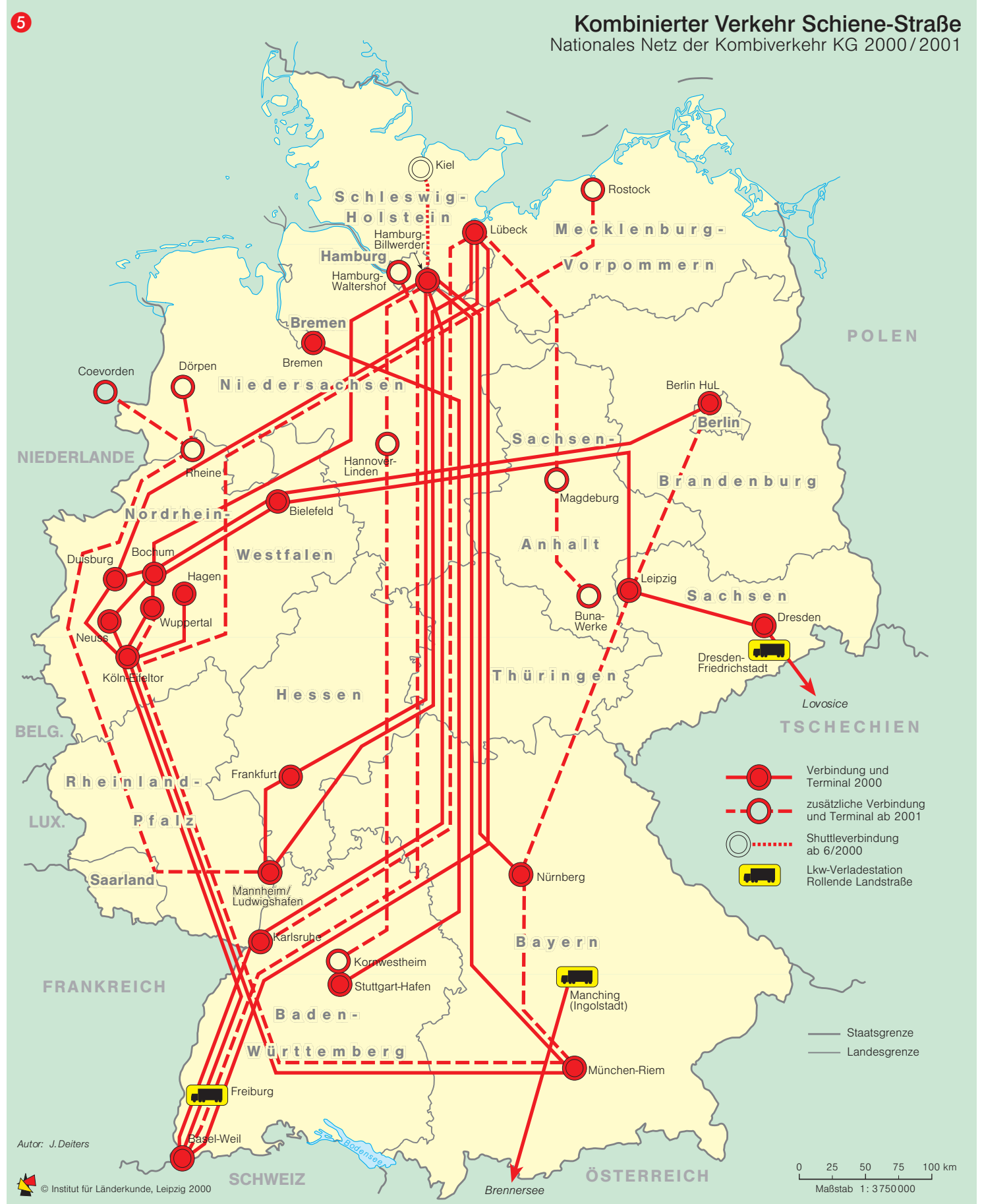
begleiteter KV – Die Rollende Landstraße (RoLa) ist der Normalfall des begleiteten KV. Lastzüge und Sattel-Kfz fahren über eine Rampe auf die zur durchgehenden Ladefläche hintereinander gekuppelten Spezialwaggons; die Fahrer begleiten ihren Lkw im Liegewagen des gleichen Zuges. Der Umschlag ist extrem einfach und billig. Diese Form des KV findet im grenzüberschreitenden Verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Ländern und im Alpen transit Anwendung.

unbegleiteter KV – Nur die Ladeeinheit (Container, Wechselbehälter, Sattelanhängen) wechselt im KV-Terminal den Verkehrsträger (mit oder ohne Zwischenlagerung). Auf der Strecke (Bahn, ggf. Binnenschiff) wird die Ladeeinheit nicht von einem Fahrer begleitet. Der unbegleitete KV ist zwar effizienter, doch in der Konkurrenz zum durchgehenden Lkw-Verkehr schwerer am Markt durchzusetzen.

überseeische Transportketten – Beim überseeischen Gütertransport ist die Benutzung mehrerer Verkehrsträger in der Regel zwingend. Der **Containerverkehr** nach Übersee ist die spektakulärste Form des KV. Verkehrspolitisch bedeutsam ist die Organisation des Hafenhinterlandverkehrs mit Lkw, Bahn oder Binnenschiff. Bei kurzen Seestrecken z.B. nach Skandinavien dominiert der **Roll-on/Roll-off-Verkehr** mit Fährschiffen (Parkdecks für Pkw und Lkw). Weniger bedeutsam sind die sog. Lash-Systeme, die die Binnen- und Seeschifffahrt verbinden.

kontinentale Transportketten – Sie stehen in Konkurrenz zum durchgehenden Lkw-Verkehr. Am bedeutendsten ist der KV Straße/Schiene. Da jede Brechung der Transportkette den ökonomischen Aufwand erhöht, muss der Effizienzgewinn durch Wechsel des Verkehrsträgers die Brechungskosten mindestens ausgleichen. Das wird in Deutschland erst bei einer Transportweite von 300-500 km erwartet. Kontinentale Transportketten lassen sich nach der Art der umgeschlagenen Ladeeinheit, nach der Umschlagetechnik oder nach wirtschaftlich-organisatorischen Gesichtspunkten systematisieren.

Beide KV-Formen werden als **Huckepackverkehr** zusammengefasst. Davon zu unterscheiden sind **bimodale Systeme**: Spezielle Sattelanhängen (Road-Railer) können auf Schienenlaufwerke gesetzt und mehrere solcher Waggons zu einem Trailer-Zug zusammengestellt werden.



durchführen. Anders als im Personenverkehr, bei dem die Regionalisierung des ÖPNV einen lebhaften Wettbewerb auslöste (► **Beitrag Deiters/Gräf/Löffler, Einführung**), müssen die Güterverkehrsunternehmen aus eigener Kraft in den Markt eintreten. Erst der Aufbau gemeinsamer Lokpools ermöglicht es den neuen EVU, unabhängig von DB

Cargo Güterverkehr zu betreiben. EU-ROGATE Intermodal, ein auf dem Containermarkt führendes Unternehmen, betreibt seit Mitte 2000 gemeinsam mit European Rail Shuttle (ERS) und KEP Logistik ein Containerzug-System mit Privat-Loks (► **Foto**), das die Häfen Hamburg und Bremerhaven im Nachtsprung mit Stuttgart, München

und Nürnberg verbindet; Gemünden (Main) dient als Drehscheibe, wo die Züge je nach Zielort neu zusammengestellt werden (3.♦)